WIADOMOŚCI Z ANGLII

Biuletyn Prasowy

Rok I. Warszawa, 2 czerwca 1939 r. Nr. 10.

Brytyjskie Twierdze na Morzu Śródziemnym.

Dały się słyszeć głosy za granicą, iż w razie wojny Wielka Brytania nie będzie korzystać ze szlaków śródziemnomorskich i skieruje swe statki handlowe podążające na Wschód drogą okrężną koło Przylądka Dobrej Nadziei. Chociaż brytyjska flota handlowa mogłaby w zasadzie i tą drogą popłynąć do Indii i dalej na Wschód, nie wywołując tym większych zaburzeń w normalnym przywozie aprowizacji i surowców, jednak możemy z całą stanowczością stwierdzić, że taka ewentualność w żadnym wypadku nie jest brana pod uwagę.

Wręcz przeciwnie szlak śródziemnomorski będzie utrzymany; przede wszystkim dlatego, że zaniechanie obrony tej drogi morskiej zaszkodziłoby znacznie wpływom, znaczeniu i potędze brytyjskiej na Bliskim Wschodzie. W takim wypadku wróg byłby w stanie zagrozić Egiptowi, Palestynie i Irakowi, zdobyć przewagę nad kanałem Sueskim, zagrozić całości Grecji, Turcji i Rumunii. Również i w stosunku do swej sojuszniczki, Francji, która przeszło 50% importu ropy sprowadza z Bliskiego Wschodu, ma Wielka Brytania zobowiązania. Nie mniej odcięcie od źródeł ropy z Iraku było by dotkliwym ciosem dla floty brytyjskiej.

To też trzeba z całą stanowczością zaznaczyć, że wspólnie z flotą francuską, flota brytyjska o ile zajdzie potrzeba, do ostatniego okręgu, do ostatniego człowieka, będzie broniła swych słusznych praw historycznych na tym odcinku.

Dla tego też celu poza silną i przeważającą nad ewentualnym nieprzyjacielem marynarką wojenną, posiada Wielka Brytania cały łańcuch obronnych punktów strategicznych, które bronią szlaków śródziemnomorskich.

A więc przede wszystkim wejście na Morze Śródziemne - czuwają nad nim stale działa z fortów Gibraltaru. Gdybyśmy nawet przypuścili, że haubice ze wzgórz hiszpańskich i marokańskich wspomagane przez lotnictwo, będą zdolne chwilowo uniemożliwić korzystanie z portu w Gibraltarze, to jednak najbardziej nawet zacięty atak nieprzyjacielski nie jest groźnym ani dla twierdzy, ani dla stacjonującej tam załogi. Powierzchnia portu w Gibraltarze wynosi 440 akrów, znajdujemy tam suche doki oraz świetnie wyposażone stacje bunkrowe. Nagromadzone zapasy żywności i amunicji są wystarczające dla 25.000 ludzi na przeciąg przeszło sześciu miesięcy. Głębokie galerie i piwnice, które ostatnio zostały wydrążone w skałach

Gibraltaru, stanowią niezdobyte schrony przeciwlotnicze.

Następnym ogniwem w tym łańcuchu jest Malta. Ze względu na swe centralne położenie, mniej więcej w połowie odległości między Port Saidem a Gibraltarem z jednej strony, oraz Mesyną i Kap Bonem z drugiej, Malta jest główną bazą i siedzibą głównej kwatery brytyjskiej floty śródziemnomorskiej. W świetnym porcie La Valetta Wielka Brytania posiada jedne z najlepiej wyposażonych doków reparacyjnych poza obrębem wysp brytyjskich, które są zdolne do przyjęcia nawet największych jednostek morskich. Malta została ostatnio znacznie ufortyfikowana, przy czym znajduje się na niej również ważna baza lotnicza, mogąca pomieścić większą ilość samolotów lądowych i morskich. Silny garnizon znajdujący się na wyspie może być w razie potrzeby wykorzystany nie tylko dla obrony miejscowej,ale również dla wzmocnienia innych garnizonów na Bliskim Wschodzie.

Trzecim ogniwem będzie Aleksandria, najważniejsza baza morska we wschodniej części morza Śródziemnego, a z której dzięki specjalnej umowie zawartej między Wielką Brytanią i Egiptem, flota brytyjska może całkowicie korzystać. Port w Aleksandrii jest doskonale wyposażony i umocniony, i w czasie słynnej koncentracji w r. 1935 służył za punkt zborny większej części floty śródziemnomorskiej.

Ale to jeszcze nie wszystko; również Haifa i Cypr mają duże znaczenie strategiczne jako ewentualne bazy morskie. Port w Haifie może na razie pomieścić ograniczoną ilość okrętów, natomiast wybrzeże morskie nadaje się na urządzenie obszernych lotnisk. Należy też pamiętać, że w Haifie kończy się słynny rurociąg ropy z Mosulu. Na Cyprze nie znajdujemy naturalnych zatok, lecz można tam bez wielkich trudności stworzyć sztuczne porty. Wyspa ta również nadaje się na założenie lotnisk. Te wszystkie możliwości są już obecnie brane pod uwagę.

Dla pełności obrazu należało by wymienić szereg francuskich obronnych baz morskich, które znajdują się zarówno na brzegu europejskim, jak i afrykańskim, przede wszystkim zaś Tulon i Bizerta, które zamykają ten łańcuch obronny na morzu Śródziemnym mocną klamrą.

Najdalsze zakątki Imperium Brytyjskiego zbroją się.

W ubiegłym tygodniu jedna z najbardziej odległych posiadłości brytyjskich, Zjednoczone Stany Malajskie ofiarowały cztery miliony dolarów malajskich /Ł 467.000/ na cele obronne Imperium.

Brytyjskie Malaje, które składają się z kolonii Straight Settlements oraz Zjednoczonych i Wolnych Stanów Malajskich znajdują się na półwyspie, który

biegnie od Birmy do Singapore. Kraj ten, którego cała ludność wynosi zaledwie pięć milionów, wyasygnował ze swego skarbu w ostatnim dwudziestoleciu, na cele obronne pokaźną sumę dwudziestu milionów funtów.

Zresztą hojność Malajczyków na cele obrony narodowej ma już swoją tradycję. W r. 1914 pokryli oni całkowity koszt budowy krążownika "Malaya", później wyekwipowali słynny pułk piechoty malajskiej, którego koszty utrzymania ponoszą, po wojnie zaś wyasygnowali dwa miliony na budowę bazy morskiej w Singapore, oraz przeszło czterysta tysięcy funtów na rozbudowę lotnictwa. Przed miesiącem kolonia Straight Settlements samorzutnie przeznaczyła milion funtów na obronę Imperium.

Statki dla przewozu radu.

W ciągu bieżącego lata z kopalń radu położonych nad jeziorem Niedźwiedzim w Kanadzie, ma być wywieziona ruda radowo-uranowa oraz miedziano-srebrna wartości £.400.000. Będzie to największy ładunek radu, jaki dotychczas z tych okolic został wywieziony.

Dla umożliwienia transportu w Dokach Wschodnio-Kanadyjskich buduje się dwa specjalne statki: Radium-Express i Radium Cruiser, które powiększą flotyllę radową, składającą się obecnie z dwuch jednostek: Radium-King i Radium-Queen. Oba nowe statki, których długość wynosi 60 stóp, odbędą dłuższą podróż koleją /przeszło 2000 mil ang./ zanim spłyną na wodę i popłyną na Arktyk.

Poprzednio ruda radowa była sprowadzana na samolotach, ostatnio jednak ze względu na zwiększające się ładunki, transport odbywać się będzie całkowicie na wymienionych statkach.

WYDAWCA: REDAKTOR: Cecylia Halpern.

The Warsaw Weekly, Sp. z o.o.
Sewerynów 4.

Powielono w Firmie BLOCK-BRUN, S.A.
Krakowskie Przedmieście 42/44.

OD REDAKCJI:

Redakcja "Wiadomości z Anglii" posiada oryginalne artykuły w języku angielskim oraz bogaty wybór fotografij dla bezpłatnego użytku prasy.

Jednocześnie Redakcja uprzejmie prosi pisma o przysyłanie numerów, w których ukazały się przedruki z Biuletynu.

Redakcja czynna jest w godz. 12-2, tel. 2.73.77.